Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 112

«НЕОКЛАССИКА»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00112

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 112, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 500 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 25.09.2020.
Дата выхода в свет: 10.12.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © РИА Новости; 7 (вверху) © РИА Новости, (внизу слева) © Johannes Maximilian/Wikimedia Commons, (внизу справа) © Ultron m12/Wikimedia Commons; 8 (вверху) © Ultron m12/Wikimedia Commons, (внизу) © Вадим Кондратьев/Wikimedia Commons; 9 (вверху) © Роман Коваленко/Фотобанк Лори, (внизу) © Ermell/Wikimedia Commons; 10 (вверху слева) © частная коллекция, (вверху справа) © Christian Schnaedelbach/Wikimedia Commons, (внизу) © Martin V./Wikimedia Commons; 11 (вверху) © stargal/Фотобанк Лори, (внизу слева) © Солодовникова Елена/Фотобанк Лори, (внизу справа) © Дмитрий Неумоин/Фотобанк Лори.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка внутренней панели правой задней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

«Неоклассика»

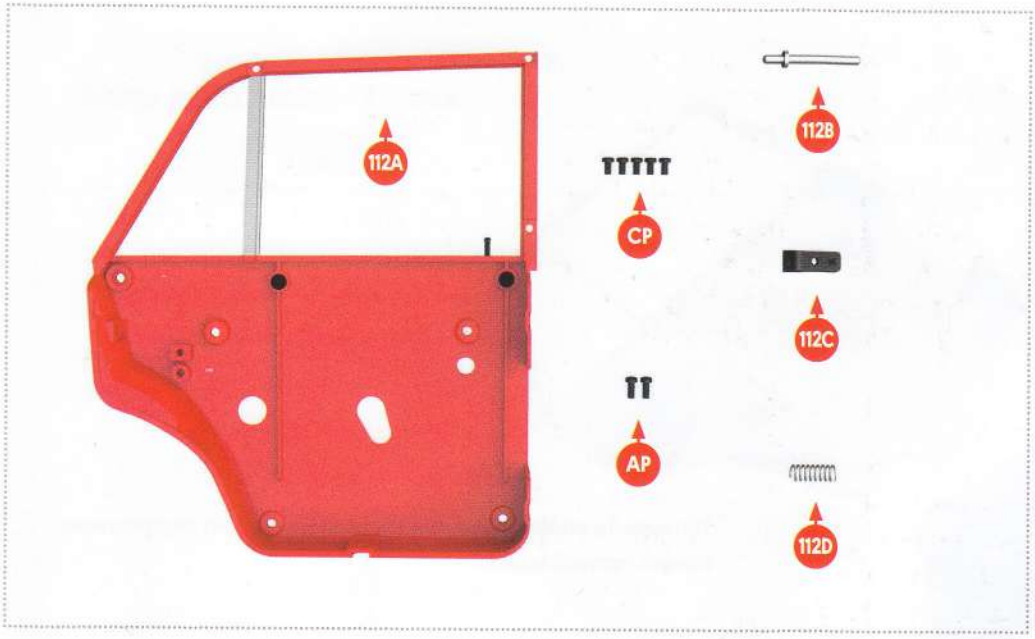
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Козырный «Адлер Трумпф»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

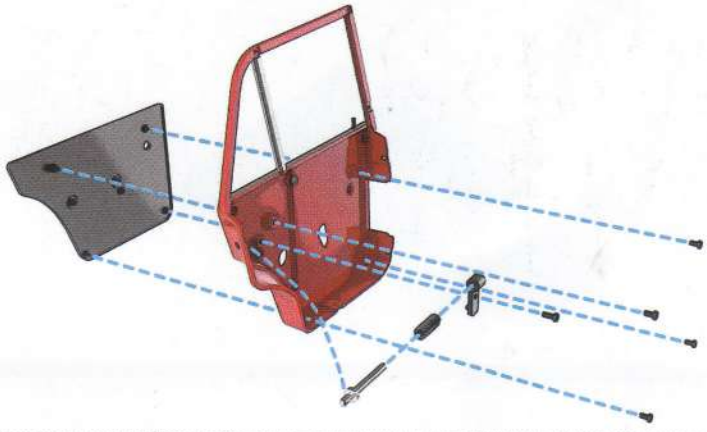
Сборка внутренней панели правой задней двери

Используйте для сборки внутренней панели правой задней двери вашей модели ВАЗ-2101 детали, полученные с этим номером, и обивку правой задней двери 111A.

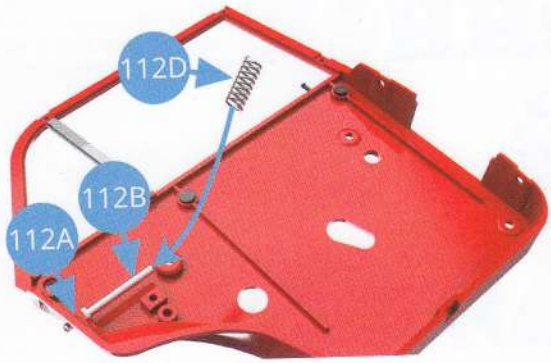


- 112A Внутренняя панель правой задней двери
- 112B Защелка замка
- 112C Направляющий зажим
- 112D Пружина
- CP Винт M1,7 × 3,0 мм (5 шт.)
- AP Винт M1,7 × 4,0 мм (2 шт.)

Схема сборки

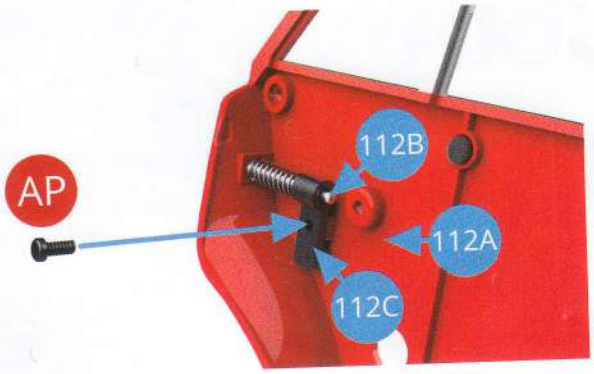


1



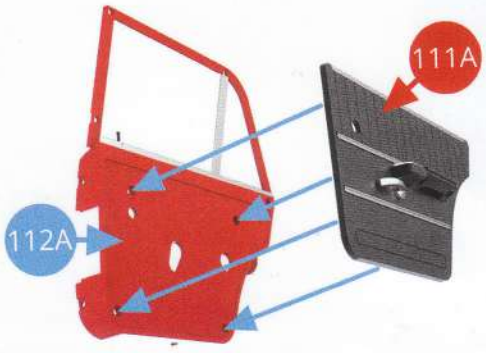
Установите защелку замка 112B в отверстие на торце внутренней панели правой задней двери 112A.
Наденьте пружину 112D на ось защелки замка 112B.

2



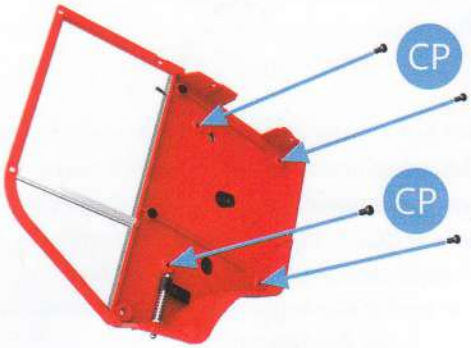
Наденьте охват направляющего зажима 112C на ось защелки замка 112B и закрепите его на внутренней панели правой задней двери 112A винтом AP.

3



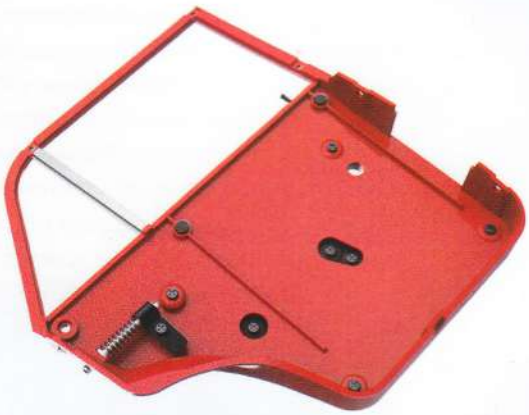
Установите обивку правой задней двери 111A на внутреннюю панель правой задней двери 112A.

4



Закрепите обивку правой задней двери 111A с другой стороны внутренней панели правой задней двери 112A четырьмя винтами CP.

Виды узла после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Неоклассика»

Любая техника когда-нибудь устаревает и требует замены. Автомобиль не исключение. Однако законы рынка требовали замены модели на сборочном конвейере порой существенно раньше, чем происходило даже ее моральное устаревание.

Так было везде, кроме Советского Союза – в стране с плановой экономикой законы рынка не работали. Да и автомобиль в СССР, строго говоря, товаром не являлся, поскольку отсутствовал в свободной продаже. Ну а в рамках системы распределения возраст машины никого не интересовал – лишь бы ездила.

Конкуренция заставила

Первую попытку заменить «классику» ВАЗ предпринял в начале 2000-х годов.

В XXI век завод вошел с безнадежно устаревшими семействами заднеприводных и переднеприводных автомобилей «Жигули» и «Самара». Из новых моделей можно было назвать лишь ВАЗ-2115 семейства «Самара-2» и ВАЗ-2110. Но первая была всего лишь рестайлингом модели ВАЗ-21099, а вторая разрабатывалась и осваивалась в производстве так долго, что назвать ее современной в 2000 году ни у кого язык не поворачивался. При относительном разнообразии выпускаемых моделей «кассу» заводу по-прежнему делали заднеприводные «Жигули».

Но такое положение не могло оставаться неизменным бесконечно. Разумеется, в пользу «Жигулей» работали привычка, относительная дешевизна, простота конструкции, дешевизна и доступность запчастей. Руководство завода прикладывало усилия и по устранению конкурентов, тем более что с 1996 года генеральный директор АвтоВАЗа В. В. Каданников стал первым заместителем

Рестайлинговые «Жигули» ВАЗ-2151 на 7-й Московской международной выставке «МИМС-2003» в Экспоцентре. 2002 год.

Председателя Правительства Российской Федерации. Как раз в этот период неоднократно повышались ввозные пошлины на подержанные иномарки – основного конкурента «Жигулей» и «Самар» на внутреннем рынке.

Но уже прозвонили первые звоночки в виде появления заводов по сборке иномарок внутри страны. И если сборка BMW в Калининграде и «Форда» во Всеволожске АвтоВАЗу ничем не угрожала, то таганрогские «корейцы» были уже конкурентами. А за спиной молодого южнокорейского тигра маячил Китай, клепавший недорогие подделки ведущих мировых брендов миллионами. Качество их было еще весьма невысоким, но в целом соответствовало качеству сборки на ВАЗе, значительно упавшему в то время.

Словом, нужна была замена старой «классике», дешевая и современная. Так появился концепт-кар ВАЗ-2151.

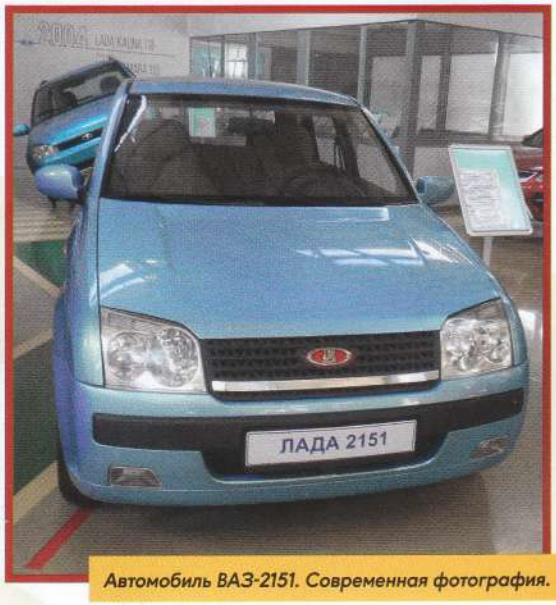
Председатель совета директоров ОАО «АвтоВАЗ» В. В. Каданников на автомобильной выставке «Мотор-шоу – 2004». 2004 год.

ВАЗ-2151

Этот автомобиль был создан за каких-то семь месяцев и представлен в 2002 году на 7-й Московской международной выставке. Концептуальный заднеприводной ВАЗ-2151 вызвал у публики живейший интерес. Наружность у этого концепта, отсылавшая к ВАЗ-2104, сочеталась с аккуратным практичным салоном и вазовскими агрегатами. Но главное – предполагаемая цена новинки была заявлена на «копеечном» уровне. Точнее, на уровне 5 тыс. долларов. Стилистика «неоклассики» была задумана и реализована собственными силами дизайн-центра АвтоВАЗа.

Универсал, позиционировавшийся в сегменте B, был спроектирован на модифицированной заднеприводной платформе. По размерам концепт заметно превосходил ВАЗ-2104. При длине 4280 мм, ширине 1500 мм и высоте 1680 мм он был шире «четверки» на 60 мм и выше на 92 мм. Колесная база также увеличилась почти на 200 мм. Салон автомобиля,

Автомобиль ВАЗ-2104. Современная фотография.



Автомобиль ВАЗ-2151. Современная фотография.

элементы которого были заимствованы у «Калины», получился светлым, с хорошей обзорностью и приемлемой эргономикой. Вольготно там чувствовали себя даже высокорослые пассажиры, у которых было достаточно пространства над головой. Салон был рассчитан на пятерых пассажиров. Плюс к этому универсал отличался вместительным багажником в 500 л. А при сложенном заднем сиденье его вместимость возрастала почти в три раза, и грузовой отсек был способен принять крупногабаритные, более двух метров, длинномеры. Уже в «базе» ВАЗ-2151 планировалось оснащать CD-автомагнитолой «Радиотехника». А в оборудование люксовой версии предполагалось включить две подушки безопасности.

Снаряженная масса машины составила 1220 кг. Модернизированный «нивовский» 1,7-литровый двигатель мощностью 85 л. с. позволял машине развивать скорость 185 км/ч и разгоняться до 100 км/ч за 14 секунд. Впрочем, цифры эти теоретические, поскольку испытаний машины никто не проводил. Более того, кузов концепт-кара был сделан из стеклопластика и, соответственно, был легче полноценного стального.

Мотор размещался на подрамнике. Пятиступенчатая вазовская механическая коробка передач была заимствована у «Шевроле Нивы» без каких-либо изменений. Передняя подвеска – «макферсон» с треугольным рычагом и пружинно-амортизационной стойкой, задняя – неразрезной мост на продольных рычагах с тягой Панара. Рулевое управление – реечное, с нижним расположением на подрамнике. Электроусилитель руля предусматривался уже для базовой версии и имел оригинальную конструкцию.

Наличие жесткого заднего моста предопределило очень серьезное компоновочное ограничение: чтобы расположенная под полом «запаска» не мешала заднему мосту, задний свес должен быть довольно большим. Поэтому «короткохвостый» хэтчбек на такой платформе уже не построишь: гамма кузовов, как и раньше, ограничивалась седаном и универсалом, а малыми сериями планировалось собирать фургоны и пикапы.

Автомобиль ВАЗ-2151. Современная фотография.

Несостоявшийся выпуск

Автомобиль планировалось поставить на конвейер в 2006 году. Однако в серию он не пошел с формулировкой «из-за нехватки средств». На самом же деле окончательно похоронила проект ВАЗ-2151 ставка АвтоВАЗа на переднеприводные платформы.

Автомобиль ВАЗ-2151. Современная фотография.

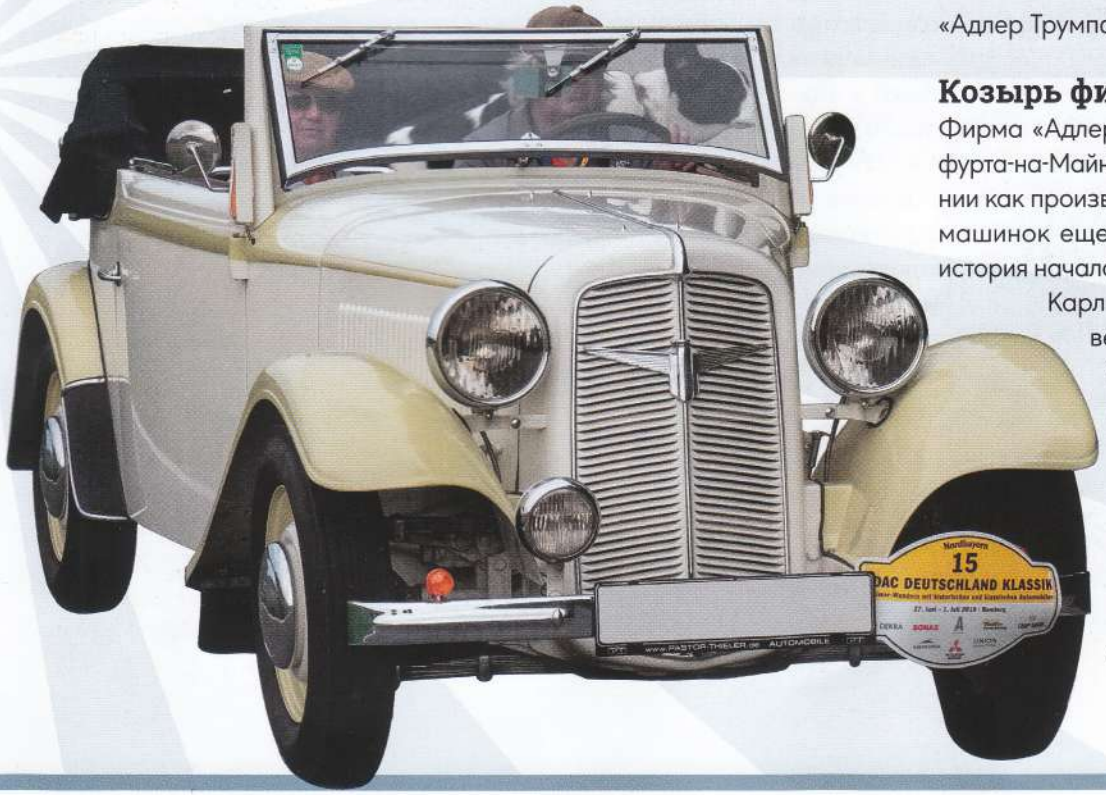
Козырный «Адлер Трумпф»

Реклама, как известно, двигатель торговли, в том числе и автомобилями. На нее тратятся огромные средства – и большая удача, если в целях рекламы удается использовать кинематограф. Ну а если фильм оказался хорошим, а актеры популярными, то коммерческий успех автомобилю обеспечен.

Легендарный автомобиль из кинофильма «Кавказская пленница» после реставрации. Современная фотография.

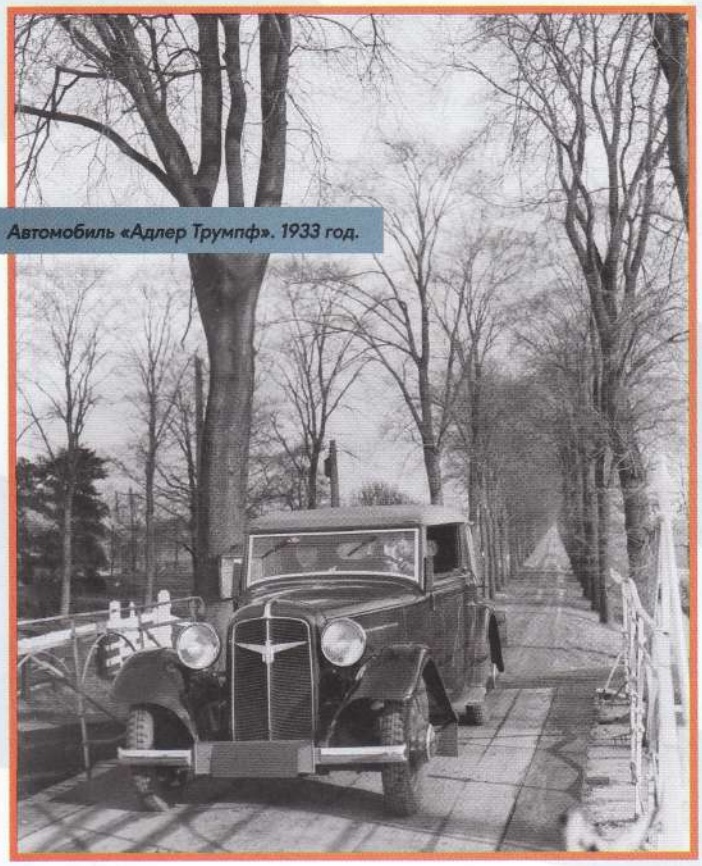
Ну а если машина старая и уже давно не выпускается? Тогда она становится объектом интереса коллекционеров, а для всех остальных – предметом культа. Так произошло с ничем не примечательным автомобилем «Адлер Трумпф» (Adler Trumpf).

Кабриолет «Адлер Трумпф». Современная фотография.



Козырь фирмы «Адлер»

Фирма «Адлерверке» (Adlerwerke) из Франкфурта-на-Майне была хорошо известна в Германии как производитель велосипедов и пишущих машинок еще в XIX веке. Ее автомобильная история началась в самом конце XIX века, когда Карл Бенц заказал у фирмы «Адлер» велосипедные колеса для своих безлошадных экипажей. Увидев легкий французский автомобиль братьев Рено, владелец фирмы, Генрих Клейер, загорелся желанием выпускать собственные автомобили. Первым автомобилем фирмы «Адлер» стала вуатюретка визави, появившаяся в 1900 году. В ней водитель



Автомобиль «Адлер Трумпф». 1933 год.

и пассажир сидели друг напротив друга, а рулевое колесо на вертикальной колонке находилось посреди машины. Мощность мотора составляла 3,5 л. с. Автомобиль разгонялся до 30 км/ч. Таким было начало! К 1930-м годам «Адлерверке» уже выпускала автомобили «Стандарт» (Standard) и «Дипломат» (Diplomat), предназначенные для богатых и очень богатых покупателей. Однако разразившийся в 1929 году экономический кризис особенно больно ударил именно по Германии, и число богатых покупателей резко убавилось. В этих условиях фирма решила делать автомобили подешевле. Автомобиль «Адлер Трумпф» (Trumpf – козырь) был создан талантливым конструктором Хансом Густавом Ером в 1932 году и впервые представлен на Женевском автосалоне. Спустя два года, в 1934 году, вышла в свет менее мощная и более дешевая модификация «Адлер Трумпф Юниор» (Adler Trumpf Junior). «Трумпф» являлся одним из первых серийных переднеприводных автомобилей. Он появился на два года раньше переднеприводного «Ситроен Траксьен Аван» (Citroën Traction Avant).

Автомобиль «Адлер Трумпф Юниор» 1939 года выпуска, вид сзади. Современная фотография.

Особенность системы переднего привода «Адлер Трумпф» заключалась в продольном расположении двигателя внутри колесной базы: на одной линии с коробкой передач и главной передачей. Кроме того, «Адлер Трумпф» имел независимую подвеску на всех колесах (на двух поперечных рессорах спереди и на четвертьэллиптических рессорах сзади), а также термосифонную систему охлаждения, реечный рулевой механизм, механические тормоза и 17-дюймовые колеса. Ранние машины оснащались нижнеклапанным рядным 4-цилиндровым двигателем объемом 1504 см^3 и мощностью 33 л. с., который устанавливался и на заднеприводный «Адлер Примус». С 1933 года выпускалась модель 1.7 AV с мотором объемом 1645 см^3 и мощностью 38 л. с. На выбор предлагались кузова двух- и четырехдверный седан или двухдверный кабриолет, которые поставлялись фирмами «Амби-Будд» (Ambi-Budd) или «Карманн» (Karmann).

Автомобиль «Адлер Трумпф Юниор» 1939 года выпуска, вид спереди. Современная фотография.

«Трумпф Юниор» был заметно короче и уже базовой модели. Мощность его двигателя составляла 25 л. с. Внешне его легко отличить по дверям, открывавшимся против хода машины.

Производство моделей «Трумпф» и «Юниор» прекратилось в 1939 году в связи с началом Второй мировой войны. Всего было выпущено 102 840 машин.

С оленем на капоте

Автомобиль «Адлер Трумпф Юниор» очень хорошо известен на постсоветском пространстве. Более того, как он выглядит, знает практически каждый, если считать (а на это хочется надеяться), что комедию Леонида Гайдая «Кавказская пленница, или Новые приключения Шурика» смотрели все. Ну разве что за исключением совсем маленьких детей.

Этого автомобиля в фильме много, очень много! Именно на красном «Трумпф Юниор» разъезжает троица Трус, Балбес и Бывалый в исполнении Георгия Вицина, Юрия Никулина и Евгения Моргунова. Марку автомобиля определить сразу трудно, так как на нем отсутствуют какие-либо эмблемы фирмы-производителя. Зато на капоте красуется знаменитый волговский олень. Последнее обстоятельство, кстати, многих сбивает с толку – автомобиль принимают за довоенный ГАЗ, хотя олень устанавливался только на 21-й «Волге» ранних выпусков.

Автомобиль для съемок предоставил Юрий Никулин, это была его личная машина. И снималась она под своим «родным» подмосковным номером 91-63 ЮАР. Есть, впрочем, и другие версии, да и в своих воспоминаниях Ю. В. Никулин об этом факте не упоминает.

Несмотря на свой внешний вид, этот автомобиль изначально кабриолетом не был. На фото и кадрах фильма видны следы от срезанных стоек и попытки закрыть места срезов обивкой. Хорошо виден и самодельный механизм складывания тента. Скорее всего, в оригинале это была модель с так называемой панорамной крышей: когда крыша мягкая, а все остальное – металл.

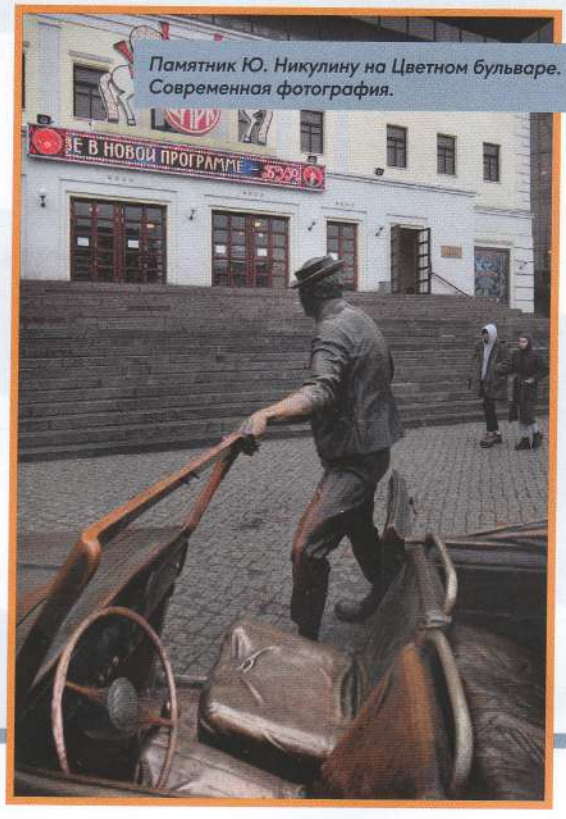
Есть версия, что подвеска и двигатель автомобиля были переставлены от «Москвича». Но, кроме как колесными колпаками с надписью «ЗМА», она ничем не подтверждается.

Памятник Ю. Никулину был открыт в 2000 году. Он находится перед зданием цирка, в котором артист проработал более 50 лет. Современная фотография.

Олень на автомобиле «Адлер Трумпф», увековеченном на памятнике Ю. Никулину. Современная фотография.

Автомобиль-памятник

Автомобиль, увековеченный в бронзе, – это редкость! На тротуаре напротив Московского цирка на Цветном бульваре застыл бронзовый «Адлер Трумпф Юниор» из «Кавказской пленницы», рядом – Юрий Никулин. Почему-то считается, что автомобиль уменьшен в размерах. Это не так! На самом деле увеличена в размерах фигура гениального артиста, а автомобиль выполнен в натуральную величину.

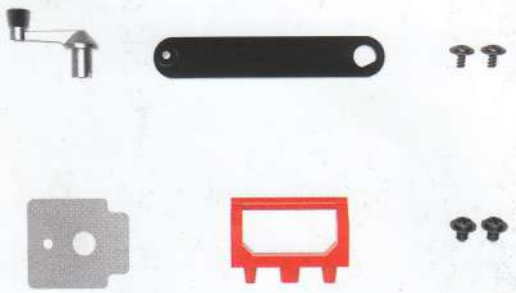


Памятник Ю. Никулину на Цветном бульваре. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 113

- УСТАНОВКА ПЕТЛИ И СТЕКЛОПОДЪЕМНИКА ПРАВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- ЯПОНСКАЯ ИМПЕРИЯ «СУЗУКИ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- РУЧКА СТЕКЛОПОДЪЕМНИКА
- РЫЧАГ СТЕКЛОПОДЪЕМНИКА
- ЛИСТОВАЯ ПРУЖИНА
- ДВЕРНАЯ ПЕТЛЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!